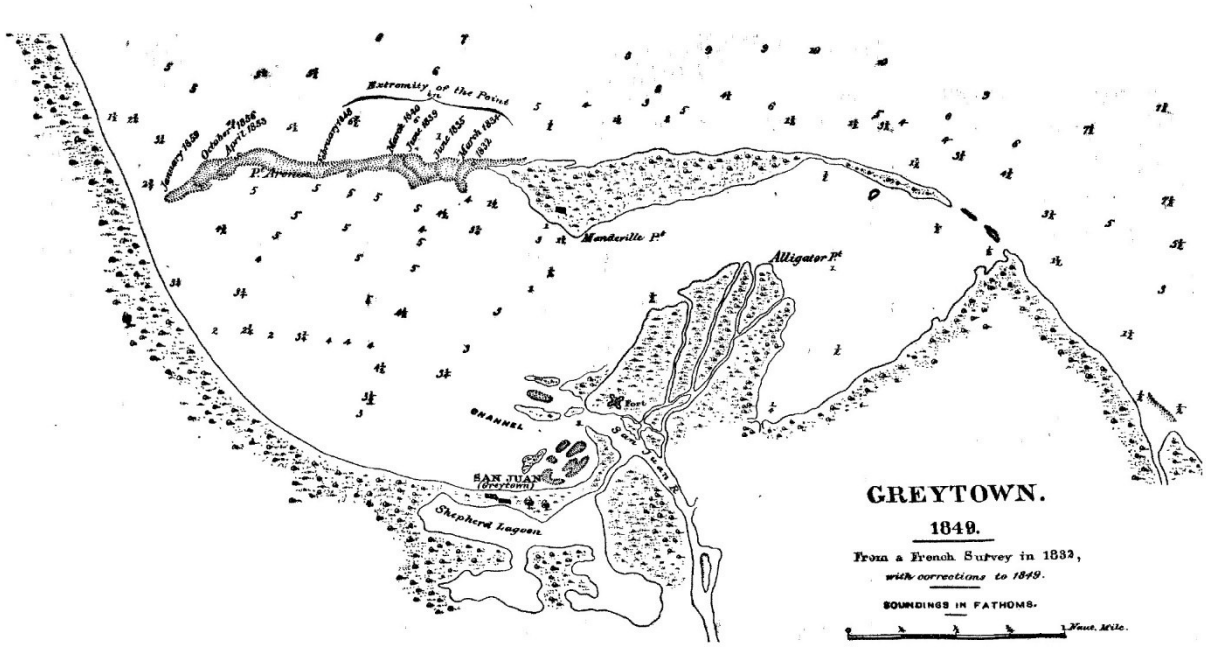
GREYTOWN, NICARAGUA

4 de mayo de 2022



Carlos F Fàbregas

INTRODUCCIÓN

Recientemente realicé un viaje a la ciudad de San Juan del Norte en compañía de compañeros de la universidad, ya todos retirados. Iniciamos la aventura desde Managua, llegando a la ciudad de San Carlos, donde pernoctamos. Al día siguiente, nos embarcamos en una panga que realiza la travesía de San Carlos a San Juan. Existen dos tipos de pangas: la rápida y la lenta. Nosotros tomamos la rápida; aun así, el viaje duró ocho horas. En el trayecto, la embarcación se detiene en diferentes lugares, siendo el principal de ellos El Castillo, conocido por su historia de heroísmo con Rafaela Herrera.

Este viaje me motivó a escribir el presente artículo sobre Greytown, abordando los eventos del pasado que llevaron a la destrucción de la ciudad en el siglo XIX por la Marina de los Estados Unidos. Para ello, me he apoyado en diversas investigaciones históricas, tomando como principal referencia el libro Campana Rota, Camalotes, Tumbas y Olvido, escrito por el Dr. Alejandro Bolaños Geyer.

El motivo de esta historia es relatar los hechos de esta interesante ciudad, llamada originalmente por los españoles San Juan del Norte y, posteriormente, por los ingleses, Greytown.

HISTORIA DE SAN JUAN

En 1535, Rodrigo de Contreras y La Hoz (1502-1558) fue designado gobernador de Nicaragua, reemplazando al obispo Diego Álvarez Osorio. Una vez en funciones, organizó en 1539 una expedición, encomendando a Adolfo Calero y Diego Machuca la exploración de la desembocadura del río San Juan en el mar Caribe, conocida como el “Desaguadero”.

El 24 de junio de 1539, Calero nombró el sitio como “San Juan del Norte” y al río lo llamó “San Juan”, dado que en esa fecha se celebra a San Juan Bautista. No fue hasta 1541 que el gobernador Contreras fundó San Juan de la Cruz o San Juan del Norte. Para 1544, ya existía comercio entre este poblado y la ciudad de Granada. Durante varios años, por la bahía de San Juan del Norte pasaron y remontaron el río San Juan conocidos piratas, como Henry Morgan, John Morris, John Davis, François L’Olonnais y Juan Gallardo “Gallardillo”, quienes atacaron Granada.

En 1707, San Juan del Norte fue atacado y tomado por piratas ingleses respaldados por indígenas zambos y misquitos. En 1769, Gran Bretaña se posesionó de San Juan del Norte y, en 1780, una flota inglesa penetró por el río San Juan para atacar El Castillo de la Inmaculada Concepción; entre los atacantes figuraba el futuro almirante y vencedor de la Batalla de Trafalgar, Horacio Nelson.

En 1786, se estableció un destacamento militar español y, en 1796, San Juan del Norte fue declarado por la Corona Española puerto libre para efectos de comercio. Ya en el siglo XIX, el 14 de agosto de 1841, San Juan del Norte fue ocupada por ingleses y misquitos, quienes por primera vez izaron su bandera. En enero de 1848,

Nicaragua y Gran Bretaña celebraron el llamado Tratado de las Cien Islas, firmado en las Isletas de Granada, mediante el cual Nicaragua reconoció la ocupación de los ingleses y misquitos, aunque no su soberanía.

La ocupación de San Juan de Nicaragua por Inglaterra no provocó ninguna reacción del gobierno de Washington, que en ese momento se encontraba en los episodios finales de la guerra con México. Estados Unidos adquirió California y otros territorios del norte mexicano como botín de guerra.

San Juan del Norte comenzó a llamarse Greytown en honor a Sir Charles Edward Grey, quien en 1841 fue gobernador de Barbados y de las islas Windward (St. Lucia, Trinidad, Tobago y St. Vincent), y para 1846 era gobernador de Jamaica.

ACCESSORY TRANSIT COMPANY Y CORNELIUS VANDERBILT

En 1849, con la fiebre del oro en California, se inició el tránsito de buscadores de oro hacia San Francisco, vía San Juan de Nicaragua. El viaje, con sus habituales retrasos, podía durar más de un mes. Esto propició la entrada de un nuevo actor: la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company y su subsidiaria, la “Compañía Accesoria del Tránsito (ATC)”, organizadas en Nueva York por el comodoro Cornelius Vanderbilt y su socio Joseph L. White.

En 1850, se preparó el primer viaje para el transporte de pasajeros de Nueva York a San Francisco, promovido por Vanderbilt, y en 1851 llegó a Greytown el primer barco proveniente de Nueva York, llamado Prometheus, con el propio Vanderbilt entre los pasajeros.

En esa época, un viaje por tierra a través de los Estados Unidos era arduo y podía durar muchas semanas. La ATC transportaba pasajeros en vapor desde Nueva York a Greytown; desde allí, viajaban por el río San Juan hasta el lago de Nicaragua, cruzando el lago hasta el pueblo de La Virgen en Rivas. Luego, una diligencia cruzaba el estrecho istmo hasta San Juan del Sur, donde otro vapor los llevaba a San Francisco.

La ATC proporcionó la ruta más barata a California desde la costa este, a una tarifa de 300 dólares, que luego se redujo a 150 dólares. Para diciembre de 1852, los vapores lacustres y fluviales, en treinta viajes de ida y vuelta, habían transportado 19,000 pasajeros con sus equipajes a través de Nicaragua, más de un millón de libras de carga y más de un millón de dólares en oro de las minas californianas, además de pasajeros y carga locales. Entre el 1 de enero y el 27 de junio de 1853, los vapores de la ATC transportaron 5,650 pasajeros a San Francisco y 4,272 californianos de regreso al Atlántico; a partir de entonces, el ritmo se mantuvo en unos 2,000 pasajeros mensuales.

CONFLICTO CON ESTADOS UNIDOS

Al ser la ruta de tránsito un negocio muy lucrativo, la ATC entró en conflicto con el municipio de Greytown al negarse a pagar los cobros portuarios. En marzo de 1854, tras romperse las negociaciones entre el abogado de la ATC, Mr. Joseph L. White, y el Consejo de Greytown, se cuenta que Mr. White apareció en las calles del pueblo blandiendo una formidable sarta de pistolas y puñales, vociferando entre abundantes maldiciones: “¡Greytown será destruida!”, amenazando con traer una cañonera para volar a todos.

Dos meses después, el 16 de mayo de 1854, fue asesinado el bonguero nicaragüense Antonio Paladino en el río San Juan, dentro de la jurisdicción de Greytown. El asesino fue un estadounidense de origen portugués de apellido Smith, capitán del vaporcito Routh de la ATC. El Routh encalló en un banco de arena, donde perdió ambos timones; al pasar el bongo donde iba Paladino, comenzó una disputa entre este y el capitán Smith. Se cuenta que, durante la discusión, Paladino tomó un fusil y apuntó hacia el vapor; entonces, el capitán Smith disparó su rifle, matando a Paladino.

En el vapor Routh se encontraba el ministro para Centroamérica de los Estados Unidos, Solón Borland (1808-1864), y pasajeros provenientes de California, quienes presenciaron estupefactos el asesinato. Según testigos oculares, “Smith no hubiera disparado de no haber sido azuzado por Borland”.

El comisario y otros funcionarios de Greytown subieron a bordo del Routh para arrestar al capitán Smith, y un bongo con dos docenas de personas armadas se acercó al vapor. El ministro Borland tomó un arma, la amartilló y apuntó al comisario, diciendo: “Si aprecian la vida, no dejen que ese bongo se acerque más, pues dispararé y los mataré a todos ustedes. En muy corto tiempo tendré aquí una cañonera para que arregle este asunto”.

Las autoridades se retiraron y, al atardecer, Borland desembarcó y visitó a Mr. J. W. Fabens, agente comercial de Estados Unidos. Posteriormente, parte de la población se congregó frente a la casa de Fabens, y algunos vecinos airados pidieron que se arrestara al ministro norteamericano por haber obstaculizado la justicia. Estando Borland en la puerta, alguien le lanzó una botella que le rozó y le hirió la cara. La gente se dispersó, pero durante la noche patrullas armadas rondaron las calles y colocaron centinelas, impidiendo que nadie saliera ni que atracara o zarpase embarcación alguna, quedando Borland prisionero en la casa de Fabens hasta el amanecer.

Ya de día, Borland tomó una lancha, subió al vapor Northern Light y zarpó para Nueva York, dirigiéndose a toda prisa a Washington para denunciar el ultraje del que había sido víctima. El 30 de mayo, al presentar su caso al secretario de Estado W. L. Marcy, emitió su juicio sobre los habitantes de Greytown: “No puedo catalogarlos más que como piratas y forajidos, que deben ser castigados y exterminados por quien sea capaz de hacerlo; y, en mi opinión, los intereses del buen gobierno y de la humanidad imponen el deber a quien ha sido ofendido por ellos, de propinarles un ejemplar castigo sumario”.

En ese momento, los intereses de Estados Unidos y la ATC coincidieron, por lo que Joseph L. White acompañó a Borland a Washington, urgiendo al presidente Pierce a castigar ejemplarmente a los vecinos de Greytown.

RESPUESTA DE LOS ESTADOS UNIDOS AL INCIDENTE

El 11 de julio de ese mismo año, en respuesta a los acontecimientos, llegó a las costas de Greytown la corbeta estadounidense “Cyane”, enviada por el secretario

de Estado W. L. Marcy, quien entregó a Mr. Joseph W. Fabens, agente comercial de Estados Unidos, una carta exigiendo una indemnización de 24,000 dólares por los daños sufridos por ciudadanos estadounidenses y una explicación satisfactoria por el insulto a Borland, ministro en Centroamérica.

Se advirtió que, de no cumplirse la exigencia, la corbeta Cyane cañonearía la ciudad. Al mismo tiempo, se informó a los extranjeros y simpatizantes de Estados Unidos que un vapor estaría disponible para evacuar a quienes lo desearan.

No recibiendo respuesta de la población, a las nueve de la mañana del 13 de julio de 1854, se disparó contra la ciudad de Greytown durante una hora, seguida de un intervalo igual, tras el cual se reanudó el fuego durante media hora, seguido de otra suspensión de tres horas. Finalizado este intervalo, se volvió a abrir fuego durante veinte minutos, tras lo cual cesó.

El objetivo de estos intervalos era dar a los habitantes la oportunidad de resolver el conflicto. Al no obtener respuesta, a las cuatro de la tarde se enviaron embarcaciones con instrucciones de desembarcar y completar la destrucción de la ciudad, incendiándola en su mayor parte en dos horas. No hubo víctimas mortales, pero los daños equivalieron a la destrucción total de la ciudad.

RECONSTRUCCIÓN

La riqueza generada por la ruta atrajo a otros interesados en apoderarse de ella. En 1855, William Walker se instaló como presidente de Nicaragua, asumiendo el control de los activos de la ATC; fue derrocado en 1857 por fuerzas centroamericanas respaldadas por Vanderbilt. Recuperado el control, Vanderbilt negoció con la Pacific Mail Steamship, que operaba rutas a través de Panamá, y ofreció dejar de operar la ruta de Nicaragua a cambio de un estipendio mensual de 40,000 dólares. Las empresas aceptaron y, un año después, aumentaron el estipendio a 56,000 dólares cuando Vanderbilt amenazó con reabrir la línea, pero la ATC no volvió a funcionar.

El contrato original de Vanderbilt con el gobierno de Nicaragua le otorgaba derechos exclusivos para construir un canal hasta 1861. Sin embargo, las

inestabilidades políticas y las frecuentes erupciones volcánicas hicieron de Panamá un lugar más atractivo.

En 1868 finalizó el contrato con la ATC y se estima que, durante los catorce años que duró la ruta, viajaron 81,448 pasajeros de Nueva York a San Francisco y 70,079 de San Francisco a Nueva York.

En 1875 llegó a Nicaragua el italiano Francisco Alfredo Pellas Canessa (Génova, 1850 – Granada, 1912), quien administraba la Caribbean & Pacific Transit Company, fundada por su padre Carlos Napoleón Pellas y el estadounidense J. E. Hollembock. En 1877, el gobierno de Nicaragua otorgó a Pellas Canessa la exclusividad de navegación comercial por el río San Juan.

En 1894, el presidente de Nicaragua, José Santos Zelaya, incorporó completamente la región al Estado; en ese momento, Greytown tenía 1,482 habitantes.

En 1983, Greytown sufrió una nueva destrucción debido a las luchas durante la Revolución Sandinista. Gran parte de la población emigró a Costa Rica y una minoría a Managua, Granada y Bluefields. Fuerzas de ARDE atacaron Greytown el 9 de abril de 1984 al mando del comandante Cero, Edén Pastora.

Tras la guerra, en 1990 se reconstruyó la nueva ciudad llamada San Juan, a pocos kilómetros al noroeste de Greytown, con 30 familias repatriadas y 20 desmovilizados de guerra.

El 15 de julio de 2002, bajo la ley 434, el municipio de San Juan del Norte pasó a llamarse oficialmente San Juan de Nicaragua y su capital pasó a llamarse Greytown, aunque en la práctica la gente llama San Juan a la nueva ciudad y Greytown a la antigua.

Durante la visita se constató que del antiguo Greytown solo quedan, como testigos mudos, las tumbas de los cuatro cementerios que hubo allí: católico, británico, masónico y el de la fragata Sabine, donde están enterrados nueve marinos estadounidenses que fallecieron en un naufragio.

Junto al cementerio se construyó en 2012 un aeropuerto, actualmente abandonado, perdiéndose parte de lo que quedaba de Greytown. También permanecen los restos de una de las dragas utilizadas para dar profundidad a la bahía, cuando se intentó construir el Canal Interoceánico por el río San Juan.